

Skýrsla

dómsmálaráðherra um stöðu umferðaröryggismála í ársbyrjun 2000.

(Lögð fyrir Alþingi á 125. löggjafarþingi 1999–2000.)

1. Inngangur.

Skýrsla um stöðu umferðaröryggismála í ársbyrjun 2000 og hver verkefni og megináherslur verða í umferðaröryggisstarfinu á árinu 2000 er lögð fyrir Alþingi í samræmi við þingsályktun sem samþykkt var á Alþingi 28. febrúar 1996 um stefnumótun er varðar aukið umferðaröryggi og framkvæmdaáætlun. Ályktunin hljóðar svo:

Alþingi ályktar að á næstu sex árum, eða fyrir lok ársins 2000, skuli stefnt að fækkun alvarlegra umferðarslysa um 20% miðað við meðaltal árunna 1982–1992. Þessu takmarki verði náð með sameiginlegu átaki ríkis, sveitarfélaga, váttryggingafélaga og áhugahópa um umferðaröryggismál í samvinnu við öikumenn og samtök þeirra. Opinberir aðilar og fyrirtæki sem starfa að umferðaröryggismálum og sveitarfélög með fleiri íbúa en 1.000 skili til dómsmálaráðuneytisins framkvæmdaáætlun eða tillögum er leiði til aukins umferðaröryggis. Dómsmálaráðherra kynni Alþingi í byrjun hvers árs stöðu umferðaröryggismála og hvernig áætluninni miðar í átt að settu marki. Starfs- og framkvæmdaáætlun verði endurskoðuð árlega.

Til að sjá um framkvæmd umferðaröryggisáætlunarinnar og gera nýjar tillögur um verkefni og áherslur í umferðaröryggismálum skipaði dómsmálaráðherra í ágúst 1996 sérstakan vinnuhóp. Í vinnuhópnum, sem nefndur hefur verið umferðaröryggisnefndin, eiga sæti: Þórhallur Ólafsson formaður Umferðarráðs, formaður, Georg Kr. Lárusson forstjóri Útlendingaeftirlitsins og Rögnvaldur Jónsson, framkvæmdastjóri tæknisviðs Vegagerðarinnar. Með hópnum hafa starfað Jón Bjartmarz yfirlögregluþjónn hjá ríkislögreglustjóranum og starfsmenn Umferðarráðs, þeir Óli H. Þórðarson framkvæmdastjóri, Sigurður Helgason upplýsingafulltrúi og Örn Þorvarðarson deildarsérfræðingur. Skipunartími nefndarinnar er til ársloka 2000.

Skýrsla sú sem hér liggur fyrir byggir á skýrslu umferðaröryggisnefndarinnar til dómsmálaráðherra um stöðu umferðaröryggismála í janúar 2000. Í skýrslunni er einkum fjallað um stöðu umferðaröryggismála eins og hún var í upphafi ársins, hvert stefnir og hvernig gengur að ná settum markmiðum. Þá er því lýst hvernig umferðaröryggisstarfinu var háttað á árinu 1999 og hver nefndin telji vera mikilvægustu verkefni ársins 2000.

Alþingi ályktaði að alvarlegum slysum og banaslysum í umferðinni skuli fækka fyrir árslok 2000 þannig að þau verði færri en 200 á ári í lok tímabilsins. Þrátt fyrir þetta markmið er það aðeins áfangi að þeirri framtíðarsýn að enginn láti lífið í umferðinni eða slasist alvarlega. Til að það takmark náist þarf nýja sýn og nýjar baráttuaðferðir og aðilar sem að umferðaröryggismálum koma þurfa að samræma betur störf sín og vinna markvisst að sameiginlegum verkefnum og markmiðum.

Nefndin leggur til að ný umferðaröryggisáætlun fyrir næstu fjögur ár (2001–2005) verði samin fyrir lok ársins 2000. Einnig verði gerð áætlun til lengri tíma, t.d. 12 ára, í samræmi

við vegáætlun. Hún feli í sér bæði markmiðssetningu og framkvæmdáætlun. Verkefnum verði forgangsraðað á grundvelli mats á arðsemi og árangri.

Eins og áður leggur nefndin megináherslu á fá en afmörkuð verkefni en þau eru valin með tilliti til reynslu síðastliðins árs þar sem slysatölur voru skoðaðar og orsakir slysanna greindar. Þær aðgerðir eru valdar sem líklegastar eru til að skila þeim árangri sem stefnt er að.

Nefndin leggur til að á árinu 2000 verði meginviðfangsefni:

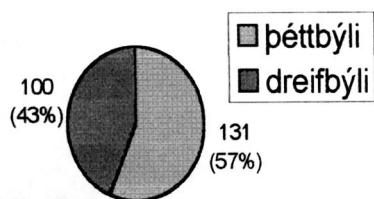
- bílbelti og öryggisbúnaður,
- ólöglegur hraðakstur,
- ölvunarakstur,
- ungir öikumenn.

Margir aðilar koma beint eða óbeint að umferðaröryggisstarfinu. Afar mikilvægt er að störf allra séu samræmd á markvissan hátt og að aðilar sameini krafta sína og stefni að sama marki. Náist viðtæk samstaða í þjóðfélaginu um framangreindar áherslur má búast við að árangur náist og að umferðarslysum fækki. Þrátt fyrir þessar megináherslur þarf að sjálf-sögðu að vinna að öðrum þáttum í umferðaröryggisstarfinu af sama krafti og áður.

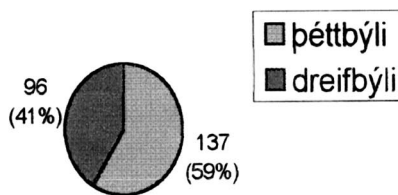
Mikilvægt er að umferðaröryggismál fái aukið pólitískt vægi í samfélaginu. Ljóst er að ekki næst árangur í umferðaröryggismálum ef ekki er fyrir hendi pólitískur metnaður bæði í sveitarstjórnnum og á Alþingi.

2. Staða og markmið.

Á árinu 1999 lést 21 í umferðarslysum hér á landi. Það er tveimur fleiri en að meðaltali árin 1991–1998.



Mynd 1. Látnir og mikið slasaðir í þéttbýli og dreifbýli árið 1998. (Heimild: Umferðarráð; samkvæmt upplýsingum lögreglu.)



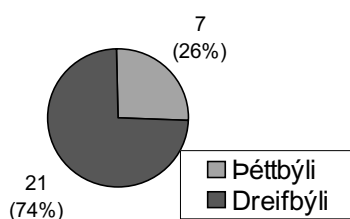
Mynd 2. Látnir og mikið slasaðir í þéttbýli og dreifbýli árið 1999. (Heimild: Umferðarráð; samkvæmt upplýsingum lögreglu.)

Eitt af þeim verkefnum sem umferðaröryggisnefndin hefur lagt áherslu á er að bæta skráningu á umferðarslysum og tryggja örugg skil á skýrslum til úrvinnslu. Frá og með árinu 1998 hafa allar skýrslur frá lögregluumdæmunum borist ríkislögreglustjóranum á tölvutæku formi, sem síðan hefur sent þær til Umferðarráðs til nánari skoðunar. Við samanburð á þeim skýrslum sem Umferðarráð fékk frá ríkislögreglustjóra og afritum af skýrslum sem bárust frá lögreglustjóraumdæmunum kom í ljós að mikið vantar á að öll afritin hafi borist Umferðarráði. Á árinu 1998 virðist sem 33 skýrslur um mikið slasaða hafi ekki borist Umferðarráði og á árinu 1999 46 skýrslur. Það má því leiða að því líkur að á árunum fyrir 1998 hafi fjöldi mikið slasaðra í umferðinni verið vanskráður um 15–25 %. Ógjörlegt er að segja til um hve mikið

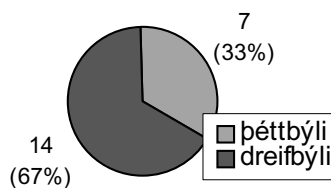
hefur verið vanskráð á árunum 1991 til 1997 og er því samanburður við árin 1991 til 1995 ekki gerlegur.

Þrátt fyrir þessa vanskráningu mun umferðaröryggisnefndin halda fast við það markmið að stefnt verði að því að alvarlega slasaðir og látnir verði færri en 200 á ári fyrir árslok 2000. Nefndin mun eingöngu taka mið af árunum 1998 og 1999 þar sem tölur um alvarlega slasaða og látna fyrir þann tíma eru ekki réttar og því ekki samanburðarhæfar. Á árinu 1998 slösuðust eða létust 264 í umferðarslysum og á árinu 1999 voru þeir 233. Með sömu fækkun á milli ára ætti markmiðið að nást.

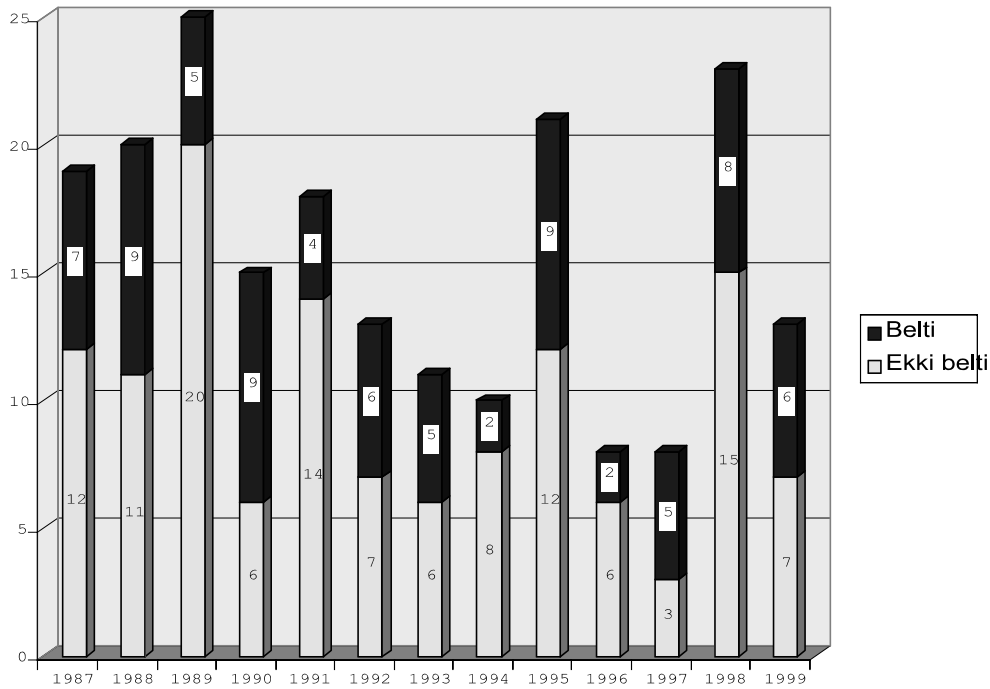
Á undanförunum árum hefur einkabílum fjölgað mikið og akstur aukist. Þrátt fyrir það hefur alvarlega slösuðum fækkað. Það sem einkennir banaslys á árunum 1998 og 1999 er hversu mörg þeirra verða á þjóðvegum. Ökuhraði þar er mikill og er ljóst að vegirnir eru ekki gerðir fyrir þetta mikinn hraða, enda eru slys af völdum útafaksturs algengust. Það vekur sérstaka athygli eins og undanfarnir ár hversu margir af þeim sem létust í umferðarslysum á síðasta ári voru án bílbeltis. Einnig átti ölvunarakstur þátt í mörgum slysum.



Mynd 3. Látnir í umferðarslysum í þéttbýli og dreifbýli 1998. (Heimild: Umferðarráð; samkvæmt upplýsingum lögreglu.)



Mynd 4. Látnir í umferðarslysum í þéttbýli og dreifbýli 1999. (Heimild: Umferðarráð; samkvæmt upplýsingum lögreglu.)

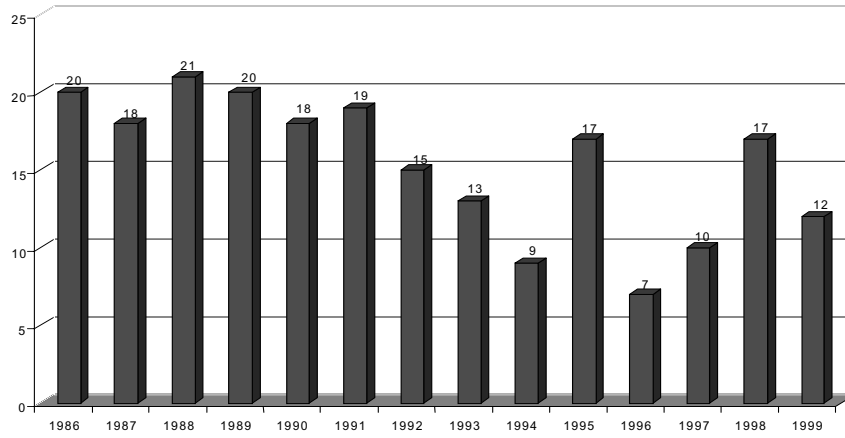


Mynd 5. Umferðarslys 1987–1999. Látinir í bifreiðum – notkun öryggisbúnaðar. (Heimild: Umferðarráð; samkvæmt upplýsingum lögreglu.)

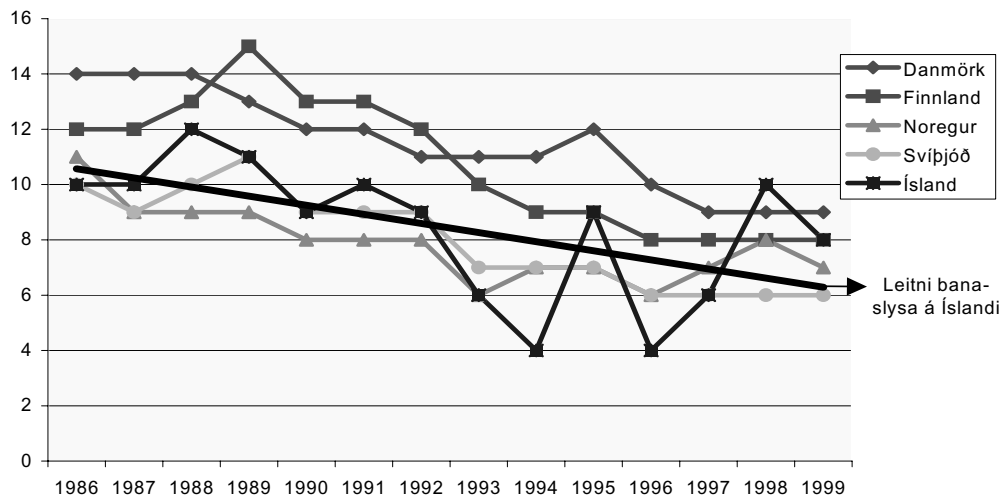
Kostnaður vegna umferðarslysa hefur verið reiknaður út af Hagfræðistofnun Háskóla Íslands. Umferðarslys kosta þjóðfélagið um 12–15 milljarða kr. á ári. Evrópusambandið metur tjón vegna hvers banaslyss í umferðinni á um 100 millj. kr. Sé miðað við það hafa banaslys á árinu 1999 kostað þjóðfélagið 2,1 milljarða kr. og 2,7 milljarða á árinu 1998.

Á undanförunum árum hafa Norðurlöndin lagt sérstaka áherslu á umferðaröryggismál. Þau hafa sett sér metnaðarfull markmið en hafa átt erfitt með að ná þeim. Til dæmis settu Svíar sér það markmið árið 1997 að fækka banaslysum úr um 600 niður í 400 á ári í lok ársins 2000. Á árinu 1999 voru banaslys í umferðinni í Svíþjóð um 540, þannig að ljóst er að það markmið næst ekki. Svíar telja að ekki verði náð lengra með hefðbundnum aðferðum. Þess vegna hafa þeir á síðastliðnum þremur árum verið að þróa svokallaða núllsýn (null-vision). Hún hefur það að markmiði að engir slasist alvarlega eða látist í umferðinni í framtíðinni samkvæmt eftirfarandi hugmyndafræði: Vegfarendur noti öll þau öryggistæki sem samkvæmt lögum ber að nota. Vegfarendur hlíti þeim takmörkunum sem veghaldari setur, t.d. um hámarkshraða. Bifreiðaframleiðendur setji í bíla tæki sem hindra ólöglegt atferli svo sem akstur undir áhrifum áfengis og akstur án bílbeltis. Veghaldarar beri ábyrgð á að vegakerfið sé þannig úr garði gert að ökumaður sem gerir mistök, t.d. lendir í árekstri eða ekur út af, en hefur að öðru leyti farið eftir reglum slasist ekki alvarlega. Þingsályktun um núllsýnina var samþykkt í sænska þinginu 1997. Samskonar ályktun er nú til meðferðar í norska þinginu. Umferðaröryggisnefndin mun á árinu afla frekari upplýsinga um núllsýnina og reynslu Svía af henni og leggja tillögu fyrir dómsmálaráðherra í lok þessa árs. Til að dragast ekki aftur úr

nágrannabjóðunum þurfum við að fylgjast vel með hvað þar er að gerast í þessum málum. Staða okkar í umferðaröryggismálum er hluti af menningu okkar og lífsgæðum.



Mynd 6. Fjöldi látinna á hverjar 100 þúsund bifreiðir árin 1986–1999. (Heimild: Umferðarráð; samkvæmt upplýsingum lögreglu.)



Mynd 7. Látirnir í umferðarslysum á Norðurlöndum á hverja 100 þúsund íbúa árin 1986–1999. (Heimild: Umferðarráð; samkvæmt upplýsingum lögreglu.)

3. Aðgerðir og verkefni ársins 1999.

3.1. Meginviðfangsefni.

3.1.1. Bílbelti og notkun öryggisbúnaðar.

Fylgst hefur verið reglulega með notkun bílbelta og annars öryggisbúnaðar í bifreiðum. Í umferðarkönnun sem lögregla um land allt gerði fyrir Umferðarráð kom í ljós að um 95% ökumanna og farþega í framsæti nota bílbelti. Notkun bílbelta í aftursæti hefur aukist samkvæmt áðurnefndri könnun og er nú um 90%. Þá er notkun öryggisbúnaðar fyrir börn um 95% samkvæmt niðurstöðum í könnun lögreglu. Þegar aðrir aðilar, t.d. slysavarnafólk hafa gert slíkar kannanir er niðurstaðan talsvert önnur. Þannig má ætla að eftirlit og afskipti lögreglu skipti þarna nokkru máli og að notkunin sé í reynd talsvert minni. Talsvert færri voru sektaðir á árinu 1999 en árið á undan vegna þess að belti og annar öryggisbúnaður var ekki notaður. Má ætla að það stafi af almennari notkun öryggisbúnaðar en áður.

Árið 1998 reyndust 15 ökumenn eða farþegar af 23 sem létust í bílum ekki nota bílbelti. Af 14 ökumönnum eða farþegum í bílum á árinu 1999 voru 7 ekki með belti spennt. Leiða má að því sterkar líkur og er þá vitnað í skýrslu rannsóknarnefndar umferðarslysa að flestir þeirra sem ekki notuðu bílbelti og létust í umferðarslysum á árunum 1998 og 1999 hefðu lifað hefðu þeir notað bílbelti. Auka þarf notkun öryggisbelta og annars öryggisbúnaðar í bifreiðum enn frekar.

3.1.2. Umferðareftirlit á þjóðvegum.

Árið 1993 var rekstri sérstakra lögreglubifreiða sem eingöngu sinntu þjóðvegaeftirliti hætt. Slíku eftirliti hafði verið haldið uppi af embætti lögreglustjórans í Reykjavík áratugum saman. Yfir sumartímamann voru sex lögreglubifreiðir í verkinu, en var fækkað í fjórar yfir vetrarmánuðina.

Lögreglustjóraembætti á Norður- og Suðurlandi hafa haft samstarf um umferðareftirlit á þjóðvegum og á hálendinu á undanförunum árum og var svo sumarið 1999. Þetta hefur mælst mjög vel fyrir hjá vegfarendum, sem lögregla hafði margvísleg afskipti af.

Með stofnum umferðardeildar hjá embætti ríkislögreglustjóra árið 1998 hófst viðleitni til að auka á ný umferðareftirlit á þjóðvegum. Ríkislögreglustjórinn tók þátt í að skipuleggja samvinnu lögregluembættanna, sérstaklega um verslunarmannahelgina þegar lögreglubifreiðum var fjölgað til muna á þjóðvegum. Reynslan af þeirri samvinnu sýnir að hún er líkleg til árangurs.

Með tilkomu umferðardeildar ríkislögreglustjóra fjölgaði kærnum á landsvísu sem sýnir fram á fulla þörf á auknu eftirliti.

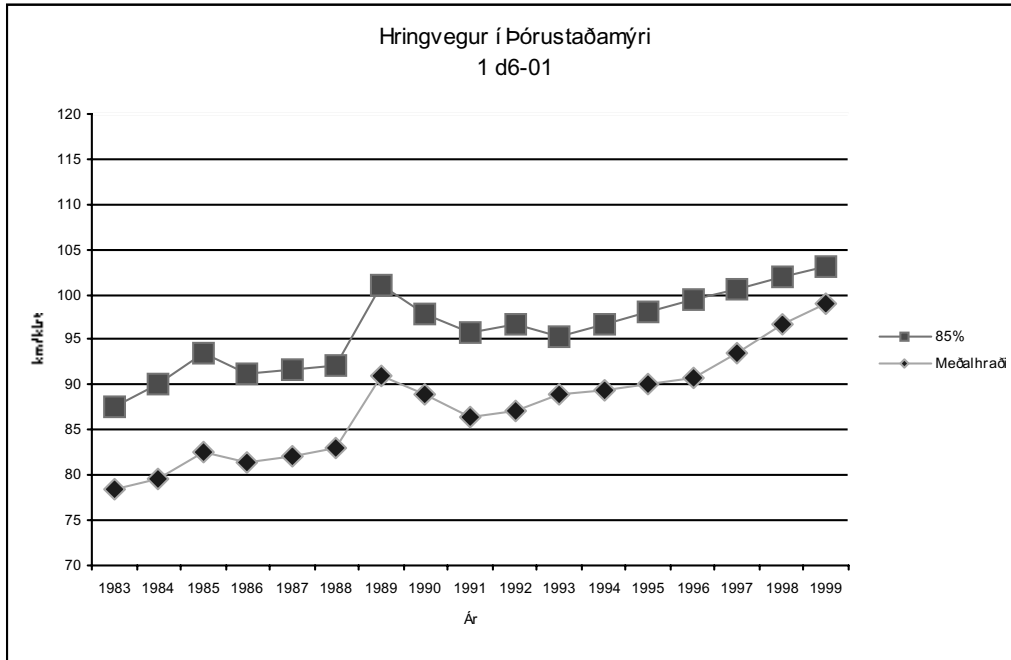
Í ljósi mjög alvarlegra umferðarslysa á þjóðvegum landsins er nauðsýlegt að auka enn frekar umferðareftirlit utan þéttbýlis.

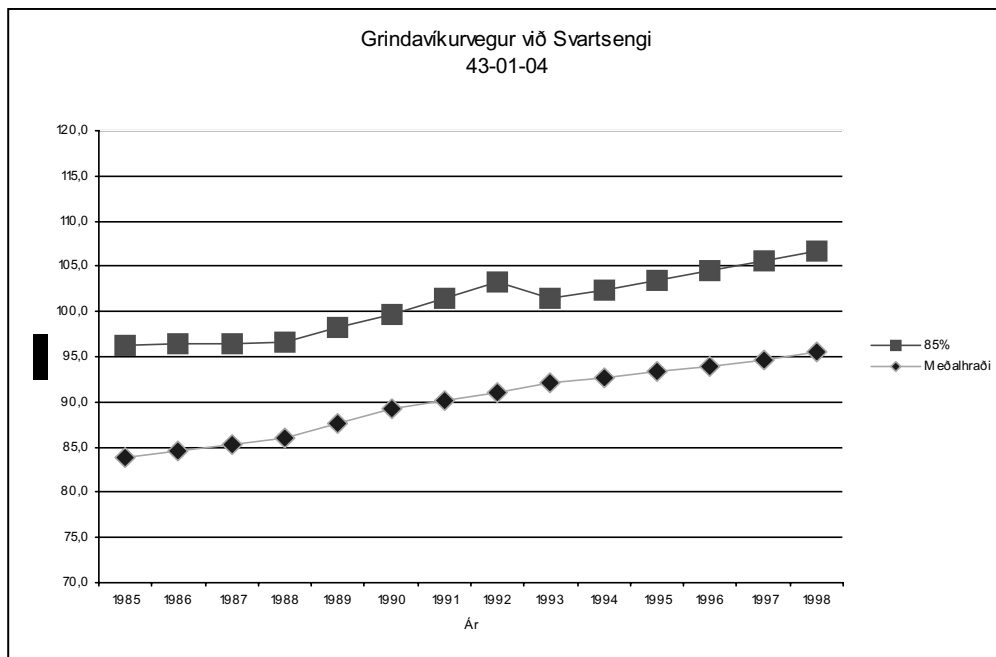
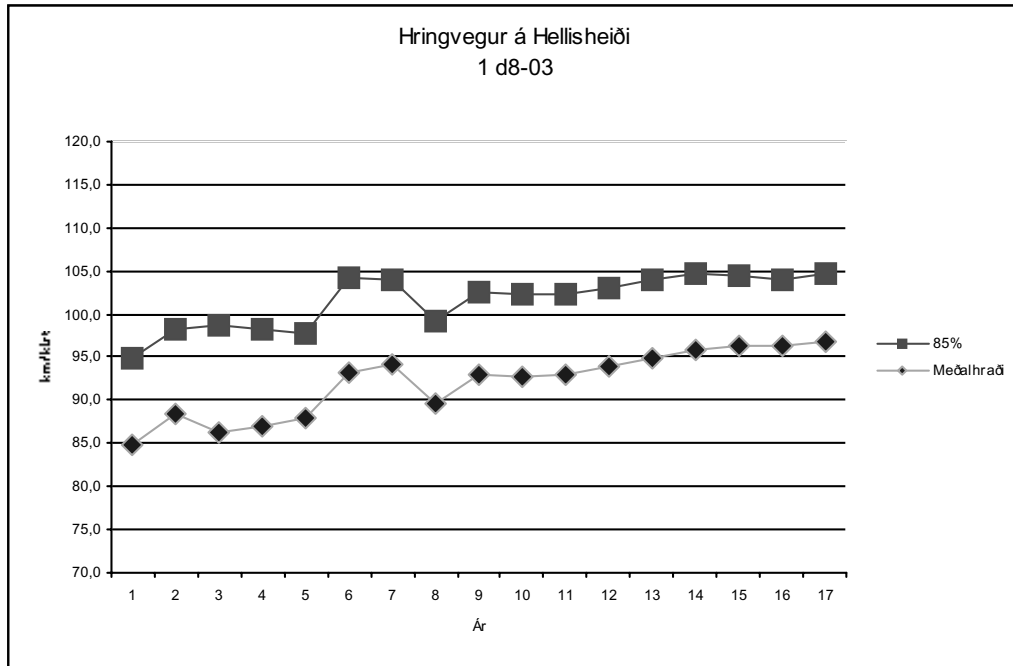
3.1.3. Of hraður akstur.

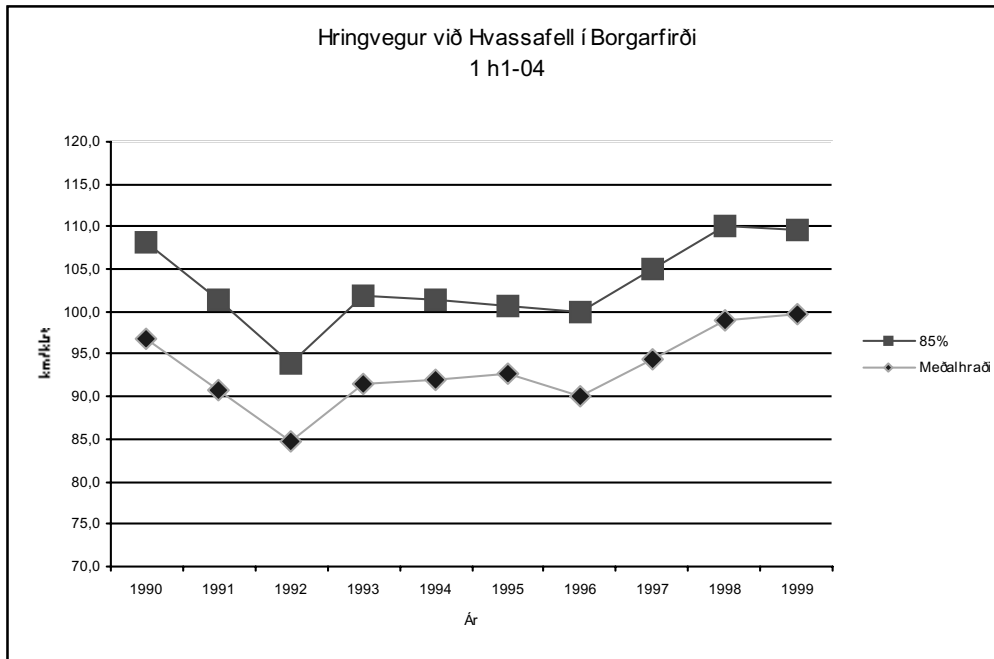
Vakning hefur átt sér stað í nokkrum sveitarfélögum um að minnka hámarks hraða í íbúðarhverfum í 30 km á klukkustund. Mörg hverfi í Reykjavík eru með þessum lágu hraðamörkum og sama er víða annars staðar.

Vegagerðin hefur á undanförunum árum fylgst með ökuhraða á nokkrum vegarköflum. Mældur er hraði fólksbíla þar sem akstur er óþvingaður af annarri umferð. Reiknaður er meðalhraði allra bíla, svokallaður 85% hraði, sem er sá hraði sem 85% af bílunum halda sig við.

Niðurstöðurnar koma fram í eftirfarandi línuritum. Eins og þar sést hefur hraði aukist geigvænlega og sýna mælingarnar að þörf er á að auka umferðarlöggæslu. Vegagerðin mældi einnig hraða á níu öðrum stöðum á landinu, sbr. töflu nr. 1, og reyndist meðalhraði þar frá 87 km/klst. til 96 km/klst. Fimmtán prósent ökumanna aka á meiri hraða en 100 til 106 km/klst. sbr. áðurnefnda töflu. Þar sem hraði er þetta mikill er ekki við því að búast að slysum fækki á þjóðvegum og er einn brýnasti þáttur umferðarlöggæslunnar að ná niður umferðarhraðanum. Skoða þyrfti hvort allt vegakerfið beri þann hámarkshraða sem nú er í gildi og hvort ekki sé réttlætanlegt að minnka heimilaðan hraða á tilteknum vegum og vegarköflum. Hafa verður í huga að sífellt fleiri ferðamenn, bæði íslenskir og erlendir sem aka um þjóðvegakerfið, þurfa meiri og betri upplýsingar um hvaða hraði hentar á vegunum þannig að akstur verði sem öruggastur.







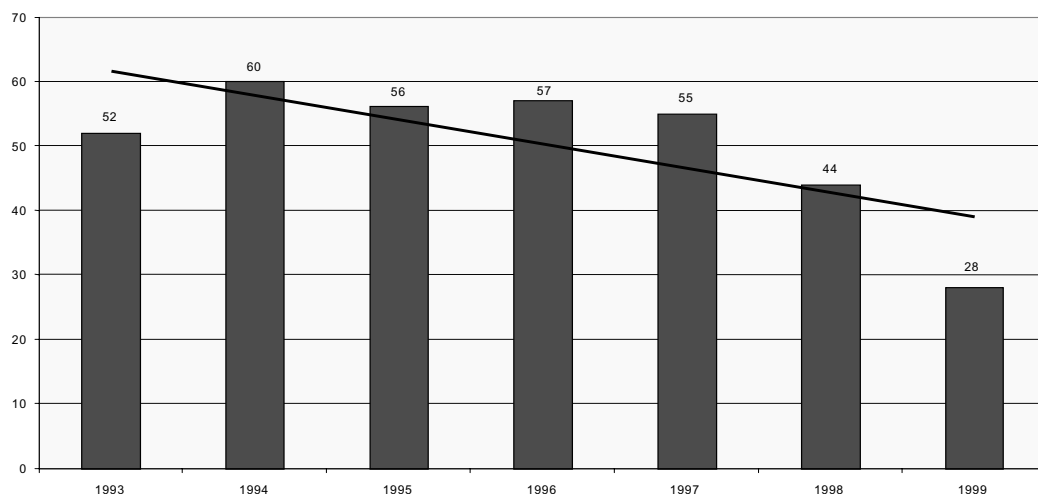
Vegur:	Meðaltal	85%
1 b8-02 Hringvegur við Sauðhúsavelli	92,8	101,7
1 c2-05 Hringvegur rétt vestan afl. að Strönd	92,7	102,4
1 k9-03 Hringvegur sunnan Blönduóss	96,3	104,9
1 m2-04 Hringvegur í Langadal austan Blönduóss	94,9	103,4
1 m8-01 Hringvegur í Blönduhlíð	95,6	105,4
1 p4-02 Hringvegur í Öxnadal	95,3	105,7
1 q5-03 Hringvegur við Stóru Tjarnir	93,4	103,3
1 t1-01 Hringvegur norðan Fellabæjar	88,9	100,2
1 t4-02 Hringvegur í Skriðdal	86,8	99,2

Tafla 1. Hraðamælingar 1999

3.1.4. Ölvunarakstur.

Eftirlit lögreglunnar með ölvunarakstri hefur verið mikið á undanförunum árum. Þó er ljóst að á þjóðvegum hafa orðið alvarleg slys, þar á meðal banaslys, þar sem ökumenn voru ölvaðir við akstur.

Á árinu 1998 tók lögreglan í notkun sérstök mælitæki til að auðvelda sönnunarfærslu í málum vegna ölvunar við akstur. Þrátt fyrir vandaðan undirbúning höfðu mál ekki traustan framgang fyrir dómstólum sem leiddi til þess að ríkissaksóknari ákvað að fresta notkun tækjanna þar til ljós væri afstaða Hæstaréttar til þessarar nýju aðferðar. Sú afstaða liggur nú fyrir og hefur ríkissaksóknari lagt fyrir lögregluna að taka þennan tækjabúnað í notkun á ný. Reynsla lögreglu sýnir að notkun þessa búnaðar dregur úr ölvunarakstri. Þá verður allur málarekstur einnig mun skilvirkari.



Mynd 8. Fjöldi ölvæðra ökumanna sem aðild hafa átt að slysum með meiðslum. (Heimild: Umferðarráð, samkvæmt upplýsingum lögreglu.)

3.1.5. Ungir ökumenn.

Margt bendir til að námskeið og fræðslufundir sem tryggingafélög hafa staðið fyrir og aukin og markvissari ökukennsla hafi skilað nokkrum árangri. Reyndar þarf að hafa í huga að umferð hefur aukist töluvert, ökutækjum hefur fjölgað um nær 30% á fimm árum og því er aukin hættu á óhöppum og slysum. Þá liggur fyrir að þeir sem tóku ökupróf á árinu 1999 eru fyrsti heili árgangurinn sem hafði möguleika á að stunda æfingaakstur með leiðbeinanda í heilt ár og því er líklegt að hann hafi fengið meiri þjálfun fyrir próf en þeir sem tóku próf fyrr. Heldur fleiri ungmenni slösuðust á aldrinum 17 til 20 ára árið 1999 en árið á undan, en athygli vekur að heldur færri slösuðust alvarlega þá en 1998. Þeir voru 32 1998 en 25 1999. Slysi í þessum aldurshópi verða nær öll meðal ökumanna eða farþega í bílum.

3.2. Lög og reglur.

Dómsmálaráðueyti gaf út reglugerð nr. 327 3. maí 1999 um löggildingu ökukennara og starfsleyfi ökuskóla. Samkvæmt reglugerðinni þurfa ökuskólar að hafa starfsleyfi og uppfylla ýmis nánari skilyrði varðandi reksturinn. Umferðarráð gefur út starfsleyfi og hefur með höndum eftirlit með starfsemi skólanna. Einnig er í reglugerðinni kveðið á um flokkaskiptingu löggildingar ökukennara og fyrirkomulag menntunar þeirra og endurmenntunar.

Ný reglugerð um notkun hlífðarhjálms við hjólreiðar barna var gefin út, nr. 631 29. september 1999, í stað eldri tímabundinna reglna.

3.3. Samvinnuverkefni.

Fulltrúar frá Vegagerðinni, ríkislögreglustjóranum, lögreglunni í Reykjavík, Umferðarráði og Reykjavíkurborg héldu reglulega samráðsfundi þar sem fjallað var um sameiginleg verk-

efni, skipst á upplýsingum, staðan metin og aðgerðir samræmdar. Vegagerðin keypti rauðljósamyndavél sem tekur myndir af bílum sem ekið er yfir á rauðu ljósi og mælir hraða þeirra. Vélin var afhent ríkislögreglustjóra til notkunar. Vegagerðin afhenti lögreglunni kort með umferðarslysastöðum teiknuðum inn á þau sem síðan voru send til lögregluumdæmanna til notkunar við umferðareftirlit.

3.4. Ríkislögreglustjórinn.

Umferðardeild hjá embætti ríkislögreglustjórans var eflað í ársbyrjun 1999 með ráðningu tveggja lögreglumanna.

Hlutverk deildarinnar er að vera öðrum lögregluliðum til aðstoðar í umferðarmálum og er það hugsað sem viðbót við löggæslu heimamanna. Þá er henni ætlað að vinna að sem mestri samræmingu á vinnubrögðum lögreglu um allt land.

Deildin hefur yfir að ráða þremur bifreiðum, öndunarsýnabifreið og tveimur ómerktum lögreglubifreiðum sem eru útbúnar með hraðamyndavélum til að mynda ökutæki sem aka hraðar en lög leyfa.

Síðastliðið sumar var mest áhersla lögð á eftirlit á hringveginum og á hálendinu. Um verslunarmannahelgina var lögreglumönnum fjölgað um sex og var þeim skipt niður á landshluta.

Reynsla ársins 1999 sýnir að full þörf er fyrir vegalöggæslu til að koma í veg fyrir umferðarlagabrot sem leitt geta til alvarlegra slysa.

Mál	Fjöldi
Hraðamyndir	2.212
Radarmál	216
Önnur umferðarmál	70
Samtals	2.498

Tafla 2. Skipting umferðarlagabrota sem starfsmenn umferðardeildar ríkislögreglustjórans höfðu afskipti af á árinu 1999.

Aldur	Karl	Kona	Alls
15–20	1.686	411	2.097
21–25	1.853	496	2.349
26–30	1.176	298	1.474
31–35	874	259	1.133
36–40	775	236	1.011
41–45	686	209	895
46–50	577	149	726
51–55	398	126	524
56–60	235	52	287
61–65	154	32	186
66–70	130	22	152
71–75	73	21	94
76–80	42	14	56
81 og eldri	40	3	43
Samtals	8.699	2.328	11.027

Tafla 3. Yfirlit yfir ökumenn sem fengu punkta fyrir umferðarlagabrot á árinu 1999.

Samtals voru 48 sviptir ökuréttindum á grundvelli punktakerfisins á árinu 1999, 46 karlar og 2 konur, 32 þeirra voru 20 ára og yngri.

3.5. Vegagerðin.

Vegagerðin hefur unnið eftir eigin umferðaröryggisáætlun undanfarin þrjú ár. Mest áhersla hefur verið lögð á breikkun einbreiðra brúa og þá fyrst og fremst á hringveginum þar sem umferð er mest. Voru brýr breikkaðar og ræsi sett í stað einbreiðra brúa. Til umferðaröryggisaðgerða hafði Vegagerðin 72 milljónir kr. á árinu 1999 og var stórum hluta þeirrar upphæðar varið til lagfæringa á brúm.

Gerð hefur verið skýrsla um athugun á „svartblettum“ í Reykjanesumdæmi og á Suðurlandi. Vegagerðin mun forgangsraða verkefnum með hliðsjón af arðsemi sem leiðir af fækkun slysa á fyrsta ári eftir framkvæmdir.

Vegagerðin hefur sett gæðastaðal um vetrarþjónustu, en samkvæmt honum eru gerðar meiri kröfur til hálkuvarna en áður.

Notkun löggæslumyndavéla til að taka myndir af bifreiðum sem ekið er yfir á rauðu ljósi hófst árið 1997. Vegagerðin keypti á árinu 1999 nýja myndavél sem auk þess að taka myndir af bifreiðum sem ekið er yfir á rauðu ljósi myndar einnig bifreiðir sem ekið er of hratt. Settir voru upp myndavélakassar á fernum gatnamótum til viðbótar við þau gatnamót þar sem kassar voru fyrir. Rauðljósamyndavélarnar eru í umsjón lögreglunnar í Reykjavík.

3.6. Sveitarfélög.

Nokkur sveitarfélög hafa gert umferðaröryggisáætlanir. Þær eru misviðamiklar, en geta má áætlauna Reykjavíkurborgar, Hafnarfjarðar og fleiri stórra sveitarfélaga. Í tengslum við sína áætlun hefur Hafnarfjarðarbær í samstarfi við skóla, leikskóla og lögreglu í bænum efnt til umferðarviku til að vekja athygli á þeim hættum sem fylgja umferðinni.

Sveitarfélög hafa leitast við að lagfæra svartbletti, gert ráðstafanir til að draga úr ökuhraða auk ýmissa annarra fyrirbyggjandi aðgerða.

Hringtorgum hefur fjölgað töluvert hér á landi, enda eru þau talin mjög hentug leið til að deila umferð og í þeim verða sjaldan slys á fólki. Er ástæða til að hvetja veghaldara til að nýta sér þá lausn í auknum mæli.

Með athugunum Vegagerðarinnar á svartblettum í einstökum landshlutum hefur verið leitad til sveitarfélaga um hvað gera beri til að auka umferðaröryggi þar sem t.d. þjóðvegur liggur um þéttbýli. Var þar lögð mest áhersla á að draga úr ökuhraða.

3.7. Umferðarráð.

Starfsemi Umferðarráðs á árinu 1999 var með svipuðum hætti og árin á undan. Í samræmi við umferðaröryggisáætlun var mikil áhersla lögð á notkun öryggisbúnaðar í bílum, bæði fyrir fullorðna og börn. Þá var talsverð áhersla lögð á að gera fólki grein fyrir þeirri hættu sem öryggispúði skapar fyrir börn í framsætum bifreiða.

Fræðsla fyrir börn á forskólaaldri var svipuð á árinu og mörg undanfarin ár. Aðsókn að umferðarskóla 5 og 6 ára barna var mjög góð og börnin sýndu góð viðbrögð við starfsemi Umferðarskólans Ungir vegfarendur og kom það fram í því hversu mörg börn sendu efni til að fá viðurkenningu frá skólanum.

Mikið starf hefur verið unnið við að fara yfir stöðu og þróun umferðarfræðslu í skólum og fengu forráðamenn skólamála og umferðarmála sendar tvær skýrslur á árinu, aðra um skipulag umferðarfræðslu í skólum og hina um námsefni fyrir umferðarfræðslu. Komin er

til sögunnar ný námsgrein í grunnskólum, „lífsleikni“, sem ætlað er m.a. að fjalla um umferðarmál og aðrar slysavarnir.

Umferðaröryggisfulltrúar sem ráðnir voru á vegum Umferðarráðs og Slysavarnafélags Íslands voru starfandi á sex svæðum á landinu. Umferðaröryggisfulltrúarnir komu mörgu góðu til leiðar og er mikill áhugi víða um land á að framhald verði á störfum þeirra.

Útvarp Umferðarráðs starfaði með svipuðum hætti og undanfarin ár. Útsendingar voru samtals 2.652 á árinu eða um 10 hvern virkan dag ársins. Áhersluatriði í útsendingum voru mjög fjölbreytt. Mest bar á umfjöllun um notkun öryggisbúnaðar í bílum, um ökuhraða, áfengi og akstur og notkun stefnuljósa, ásamt upplýsingum frá Vegagerðinni og fleirum um færð á vegum.

Ný reglugerð um löggildingu ökukennara og starfsleyfi ökuskóla, ásamt nýrri námskrá fyrir almenn ökuréttindi styrkir mjög starfsumhverfi ökukennslunnar í landinu og ætti að leiða til framfara og fækkunar slysa.

Málefni aldraðra og öryggi þeirra í umferðinni voru talsvert til umfjöllunar. Umferðarráð hélt málþing um það efni í samstarfi við samtök eldri borgara og var það mjög vel sótt.

3.8. Aðrir aðilar.

Félag íslenskra bifreiðaeigenda.

Félagið kom að samstarfi ýmissa aðila við að koma búfenaði af vegsvæðum landsins. Þá var mikið fjallað um notkun öryggisbúnaðar barna og það að þau sitji í aftursæti bifreiða. Félagið átti aðild að starfi sem miðaði að því að tjónabifreiðir væru afskráðar þegar tilefni væri til og að auglýsingum í samstarfi við Landssamband íslenskra akstursíþróttamanna og Umferðarráð um bílbelti, öryggisbúnað barna, lausan farangur í bílum og stillingu sætis ökumanns.

Lögregluskóli ríkisins.

Skólinn hefur í starfsliði sínu kennara sem fengið hafa réttindi til að leiðbeina um notkun öndunarsýnamæla og hraðamyndavéla. Skólinn getur þannig í samráði við og í samræmi við óskir ríkislögreglustjóra menntað starfandi og verðandi lögreglumenn í notkun nýrra lög-gæslutækja.

Á árinu 1999 voru haldin námskeið í meðferð hraðamyndavéla og sambyggðra rauðljósa- og hraðamyndavéla. Alls sóttu 17 starfsmenn lögregluembætta slík námskeið í Lögregluskól-anum.

Samband íslenskra tryggingafélaga og Vátryggingafélögin.

Mörg undanfarin ár hefur Samband íslenskra tryggingafélaga (SÍT) lagt áherslu á öryggis- og forvarnamál í umferðinni. Innan SÍT starfar sérstakur hópur undir heitinu Fararheill sem undirbýr ýmis verkefni, annaðhvort á eigin vegum eða í samstarfi við aðra. Kostnaðinn bera þau félög sem þátt taka í samstarfinu.

Sjóvá-Almennar tryggingar hf. og Vátryggingafélag Íslands hf. hafa staðið að námskeið-um fyrir bifreiðastjóra hjá ýmsum fyrirtækjum. Vátryggingafélag Íslands hf. hefur staðið fyrir umferðarmálafundum fyrir framhaldsskólanema í samstarfi við Félag framhaldsskólanema og einnig birt forvarnauglýsingar í fjölmiðlum og í kvikmyndahúsum. Sjóvá-Almennar tryggingar hf. héldu námskeið fyrir unga ökumenn á aldrinum 17–20 ára og höfðu verið haldin á annað hundrað námskeið í lok ársins 1999. Einnig hefur félagið boðið til sín stórum hluta

ökunema á höfuðborgarsvæðinu og nemendum í 10. bekk grunnskóla og fá þeir hópar fræðslu um tryggingar og um umferðaröryggismál.

Ökukennarafélag Íslands.

Félagið tók á árinu 1999 þátt í vinnu við samningu reglugerðar um löggildingu ökukennara og starfsleyfi ökuskóla. Fulltrúar félagsins áttu einnig aðild að samningu námskrár fyrir almenn ökuréttindi sem tók gildi 1. febrúar árið 2000. Þá komu út á árinu tvær kennslubækur, önnur heitir Almennt ökunám eftir Arnald Árnason og fjallar um nám til almennra ökuréttinda (B-réttindi) og hin er fyrir bifhjólakennslu og er höfundur hennar Njáll Gunnlaugsson.

4. Aðgerðir og verkefni ársins 2000.

4.1. Meginviðfangsefni.

4.1.1. Bílbelti og öryggisbúnaður.

Staðreynd er að í umferðaróhöppum þar sem ökumenn eða farþegar nota ekki bílbelti eða annan öryggisbúnað verða slys alvarleg. Nefndin leggur til að eftirlit lögreglu með þessum þáttum verði aukið. Umferðarráð mun leggja áherslu á fræðslu um notkun bílbelta og annað er varðar öryggi ökumanna og farþega bifreiða.

4.1.2. Ólöglegur hraðakstur.

Aðalverkefni ársins 2000 í umferðarmálum hlýtur að vera að ná niður ökuhraða á þjóðvegum. Til að ná því marki verður að auka eftirlit lögreglu og bæta tækjabúnað hennar. Fjölga þarf hraðamyndavélum bæði í bifreiðum og á þeim svæðum þar sem hraðakstur er mikill. Má þar t.d. nefna Hvalfjarðargöngin. Umferðaröryggisnefndin leggur því mikla áherslu á að dómsmálaráðuneytið geri lögreglunni kleift að auka umferðarlöggæslu þannig að hún verði sýnilegri á þjóðvegunum. Umferðarráð mun vinna áfram að því að fræða almenning um hættur í umferðinni af völdum hraðaksturs.

4.1.3. Ölvunarakstur.

Allar hugsanlegar leiðir þarf að skoða til að draga úr ölvunarakstri. Nýta þarf betur þann tækjabúnað sem tiltækur er, svo sem öndunarmæla, og gera þarf störf lögreglunnar markvissari og sýnilegri. Enn fremur þarf lögregla í ríkari mæli að stöðva kerfisbundið ökutæki til að kanna ástand ökumanna og í því sambandi nota sérútbúna öndunarsýnabifreið. Hugsanlega þarf að samnýta lögreglumenn embætta í þessu skyni.

Öndunarsýnamælar verða teknir í notkun í maímánuði og er mikilvægt að samtímis verði haldið uppi miklum áróðri gegn ölvunarakstri eins og gert var í samvinnu við Umferðarráð þegar notkun búnaðarins hófst. Hluti af þessu er að Umferðarráð mun leggja áherslu á fræðslu og áróður um áhrif áfengis á aksturshæfni fólks og afleiðingar slysa sem tengjast ölvunarakstri.

4.1.4. Ungir ökumenn.

Hlutdeild ungra ökumanna í umferðarslysum er mikil. Nýjar reglur um ökuskóla, ný námskrá og próf sem byggjast á henni verða án efa mikilvægur þáttur til að koma í veg fyrir slys meðal ungra ökumanna. Einnig þarf að auka fræðslu til almennings, þar á meðal forráðamanna ökunema um gildi góðrar kennslu og markvissrar þjálfunar. Tryggingafélög hafa unn-

ið mikilvægt starf með umferðarmálagundum og námskeiðum fyrir ungt fólk og leggur umferðaröryggisnefndin áherslu á að því verði haldið áfram.

4.2. Lög og reglur.

Í skýrslu Evrópusambandsins frá árinu 1999 þar sem fjallað er um ökuhraða er mælt með að eigandi ökutækis verði gerður ábyrgur fyrir hraðabrotum sem framin eru í viðkomandi ökutæki. Skoða þarf möguleika á að fara sömu leið og varðandi stöðubrot, sem fæli í sér lögveðsrétt í því ökutæki sem brot hefur verið framið með. Þetta yrði fyrst og fremst hagnýtt í tengslum við mál þar sem löggæslumyndavélar hafa verið notaðar til sönnunar.

Umferðaröryggisnefndin telur að huga þurfi að einföldun málsmeðferðarreglna varðandi umferðarlagabrot. Í því ljósi þarf að skoða sérstaklega málsmeðferð og sönnunarstöðu fyrir dómstólum. Meðal annars er nauðsynlegt að skoða hvert sé vægi lögregluskýrslna og framburðar lögreglu.

Nefndin leggur til að innheimta sekta og fullnusta dóma fyrir umferðarlagabrot verði samræmd um allt land og að henni verði komið fyrir á einum stað. Þá telur nefndin að dómstólar sýni oft ekki nægan skilning á mikilvægi markvissrar meðferðar umferðarlagabrota og að oft gæti ósamræmis í dómum þeirra.

4.3. Samvinnuverkefni.

Áformað er að halda áfram samráðsfundum Vegagerðar, lögreglu, Umferðarráðs og Reykjavíkurborgar þar sem fjallað verður um sameiginleg verkefni og aðgerðir samræmdar. Áformað er að fulltrúar frá Vegagerðinni, ríkislögreglustjóranum og Umferðarráði heimsæki lögregluumdæmi og haldi fundi með viðkomandi lögreglustjórum og yfirlögregluþjónum. Tilgangur þessara funda verður að kynna lögregluembættunum áhersluatriði í umferðaröryggisstarfinu og samræma aðgerðir.

4.4. Ríkislögreglustjóri.

Ríkislögreglustjóri mun leggja áherslu á að umferðareftirlit verði aukið á þjóðvegum. Mun umferðardeildin leggja áherslu á að verða lögregluembættum til stuðnings með þann tækjakost sem deildin hefur yfir að ráða.

Ráðinn hefur verið einn lögreglumaður að deildinni til viðbótar þeim tveimur sem fyrir eru og ætti það að auka möguleika hennar. Áhersla verður lögð á þá þætti sem líklegir eru til að leiða af sér fækkun umferðarslysa, en það er hraðakstur, ölvunarakstur og notkun bílbelta og annars öryggisbúnaðar.

Þegar tekið verður í notkun nýtt fjarskiptakerfi, TETRA, í sameiginlegri fjarskiptamiðstöð lögreglu eykst möguleikinn á auknu samstarfi lögregluembættanna m.a. hvað varðar umferðareftirlit og þá þjónustu sem lögreglan veitir.

Mikil áhersla verður lögð á gott samstarf við Umferðarráð, Vegagerðina og sömuleiðis við fjölmiðla. Meiri viðbúnaður verður þegar vænta má mikillar umferðar á þjóðvegum, t.d. í tengslum við Kristnihátíð fyrstu helgina í júlí og um verslunarmannahelgina.

4.5. Vegagerðin.

Vegagerðin er að vinna að stefnumörkun stofnunarinnar fyrir umferðaröryggi á þjóðvegum og er gert ráð fyrir að því verki ljúki á árinu.

Vegagerðin mun á þessu ári endurskoða reglur sem miða að því að hönnunargögn verði yfirfarin af sérstökum umferðaröryggishópi til að tryggja að tekið sé tillit til umferðaröryggis við hönnun umferðarmannvirkja.

Gerðar verða athuganir á svartblettum á þjóðvegum á Vesturlandi og Vestfjörðum og á höfuðborgarsvæðinu. Fyrsta árs arðsemi aðgerða verður síðan nýtt til að forgangsraða verk-efnum.

Vegagerðin mun láta lögreglu í té kort yfir svartbletti til notkunar við skipulag löggæslu. Þá verður haldið áfram samráðsfundum Vegagerðarinnar, embættis ríkislögreglustjóra, Umferðarráðs, lögreglunnar í Reykjavík og gatnamálastjórans í Reykjavík í þeim tilgangi að samræma aðgerðir.

Hafin verður endurskoðun á umferðarmerkingum við þjóðvegi. Er gert ráð fyrir að breytingum á uppsetningu merkja verði lokið á næstu 3–4 árum.

4.6. Sveitarfélögin.

Umferðaröryggisnefndin hvetur sveitarstjórnir til þess að setja sér markmið í umferðaröryggismálum og endurskoða þau með reglulegu millibili.

4.7. Umferðarráð.

Umferðarráð mun á árinu 2000 eins og endranær leggja áherslu á að virkja sem flesta í umferðaröryggisstarfinu og eiga samstarf við fjölmarga aðila sem starfa á þeim vettvangi. Áfram verður lögð rík áhersla á að löggæsla og áróður vinni saman og skapi þau skilyrði sem að er stefnt.

Umferðaröryggisfulltrúar verða ráðnir yfir sumartímann, í samstarfi við Slysavarnafélagið Landsbjörgu eins og tvö undanfarin ár. Stefnt verður að því að auka samstarf þeirra við þá sem vinna á landsvísu til að áhersluþættir verði alls staðar þeir sömu.

Í samræmi við umferðaröryggisáætlun stjórnvalda verður mest áhersla lögð á meginviðfangsefni umferðaröryggisnefndarinnar. Útvarp Umferðarráðs mun starfa með svipuðum hætti og undanfarin ár, en meiri áhersla verður lögð á lifandi dagskrárgerð, einkum á þeim árstímum þegar minna er af beinum umferðarfréttum og færri umfjöllunarefni tiltæk. Því er einnig ætlað að hafa talsvert hlutverk í tengslum við umferð á Kristnihátíð á Þingvöllum í byrjun júlí.

Námskrá til almennra ökuréttinda tók gildi 1. febrúar 2000. Unnið verður í samstarfi við Ökukennarafélag Íslands að því að gera hana að virku tæki í kennslunni til að markmið hennar náist. Ökuprófum verður breytt til samræmis við hina nýju námskrá. Hafin er endurskoðun námskráa til annarra ökuréttinda til samræmis við grunnnámskrána fyrir almenn ökuréttindi. Þá verður umfjöllun um unga ökumenn eins mikil og kostur er og leitað nýrra leiða til að draga úr slyshættu í þeirra hópi.

Unnið verður áfram að því að efla umferðarfræðslu í skólum og leitast við að auka og styrkja tengslin við starfandi kennara. Skoðaðir verða nýir möguleikar í gerð námsefnis og má þar nefna notkun „netsins“ fyrir gagnvirka fræðslu.

Gefið verður út fræðsluefni um notkun farsíma þar sem bent verður á þær hættur sem fylgja því að aka bíl og tala í síma á sama tíma. Leitað verður eftir samstarfi við símafyrirtæki í tengslum við það mál og áhersla lögð á notkun handfrjáls búnaðar.

Umferðarráð mun beita sér af alefli fyrir bættum merkingum við framkvæmdir á akbrautum. Miklar umræður fóru fram um það mál á árinu 1999 m.a. vegna óhappa og slysa. Í þessu skyni verður m.a. leitað eftir góðu samstarfi við Vegagerðina, Reykjavíkurborg, önnur sveit-

arfélög, verktaka og lögreglu. Meðal annars er fyrirhugað að halda fræðslufund um þetta efni á árinu.

Yfir sumartímamann verður megináhersla lögð á umfjöllun um umferð um þjóðvegina. Miklu máli skiptir að sú umfjöllun verði í góðu samstarfi við lögreglumenn sem víðast á landinu.

4.8. Aðrir aðilar.

Félag íslenskra bifreiðaeigenda.

Félagið mun beita sér fyrir bættri skoðun á stærri bifreiðum, að vörugjöld af öryggisbúnaði verði lækkuð og fræðslu um bil milli bíla og aðgerðir til að koma í veg fyrir aftanákeyslsur og áhrif ákveðinna umferðarmannvirkja á umferðaröryggi.

Lögregluskóli ríkisins.

Markmið Lögregluskólans verður sem fyrr að leggja rækt við kennslu í umferðarlögum og reglum, en það er stærsta bóklega námsgreinin í skólanum.

Nemendur vinna á vorönn rannsóknarverkefni um ákveðin atriði í umferðinni sem þeir skila í formi greinargerða. Rannsakað verður hvort hægt sé að mæla áhrif af umferðarlöggæslu með því að bera saman tiltekin umferðarlagabrot meðan löggæsla er venjubundin og þegar hún er aukin og borin voru saman viðurlög við tilteknum umferðarlagabrotum hér á landi og í nokkrum nágrannalöndum. Umferðarráði og ríkislögreglustjóra verða gefnar upplýsingar um niðurstöður rannsóknarinnar.

Akstursþjálfun lögreglumanna hefur verið í þróun og þjálfun verður aukin frá því sem áður var. Markmiðið er að gera lögreglumenn að betri öikumönnum almennt og hæfari í forgangsakstri. Á árinu verður akstursþjálfun í fyrsta skipti í samstarfi við umferðardeild ríkislögreglustjóra, sem lagði til starfsmenn og bifreiðir.

Haldið verður námskeið fyrir starfandi lögreglumenn um nýjar reglur ríkislögreglustjóra um stöðvun ökutækja.

Samband íslenskra tryggingafélaga og vátryggingafélögin.

Á árinu eru fyrirhuguð verkefni í samstarfi við ýmsa aðila, þar á meðal lækna og heilbrigðisstofnanir. Þá er einnig búist við að framhald verði á samstarfi við upplýsinga- og áróðursverkefni gegn ölvunarakstri eins og undanfarin ár.

Gert er ráð fyrir að Sjóvá-Almennar tryggingar hf. og Vátryggingafélag Íslands hf. muni standa að fræðslufundum og námskeiðum fyrir unga öikumenn eins og undanfarin ár. Einnig verður framhald á námskeiðum fyrir atvinnubifreiðastjóra ýmissa fyrirtækja.

Ökukennarafélag Íslands.

Líklega verður undirbúningur að og vinna við gerð kennslusvæðis fyrir ökunema stærsta einstaka málið sem félagið mun starfa að á árinu. Er það von manna að það hafi í för með sér umtalsverðar framfarir á sviði kennslu í vetrarakstri. Einnig verður framhald á vinnu sem tengist námskrágerð á dagskrá á árinu.

4.9. Tillögur umferðaröryggisnefndarinnar.

4.9.1. Tillaga um eftirlits- og þróunarsjóð lögreglunnar.

Löggæslu má skipta í tvennt, í almenna löggæslu og umferðarlöggæslu, en meginverkefni þar eru:

- eftirlit með hraðakstri með löggæslumyndavélum,
- eftirlit á gatnamótum með rauðljósa- og hraðamyndavélum,
- eftirlit með ölvun við akstur með öndunarsýnataekjum.

Til að tryggja sem best að þetta eftirlit verði virkt og að ekki vanti fjármagn, þarf að tryggja rekstrargrundvöll þess.

Í Hollandi og Frakklandi renna sektir vegna umferðalagabrota beint til umferðaröryggisstarfs. Hér mætti hugsa sér að sektir sem innheimtast vegna hraðaksturs, aksturs gegn rauðu ljósi og ölvunar við akstur renni í sérstakan sjóð, eftirlits- og þróunarsjóð lögreglunnar sem yrði í vörslu ríkislögreglustjóra. Sjóðinn mætti nota til að reka áður nefnt eftirlit, til rannsóknna, tækjakaupa og þróunar á sviði umferðaröryggis. Miklar tekjur af sektum þýða það að ökumenn brjóta mikið af sér og því þarf mikið eftirlit, en með fækkun brota kemur minna inn í sjóðinn enda má þá draga úr eftirliti þar sem brot eru þá færri.

4.9.2. Stjórnsýsla á sviði umferðaröryggismála.

Umferðaröryggismál heyra undir dómsmálaráðuneytið. Til að árangur náist í umferðaröryggisstarfinu þarf pólitíska forustu og frumkvæði bæði á Alþingi, í stjórnarráðinu og hjá sveitarfélögum. Gera þarf stjórnsýslu umferðaröryggismála skýrari þannig að verkaskipting einstakra ráðuneyta, stofnana og sveitarfélaga verði gleggri.

Umferðaröryggisnefndin telur nauðsynlegt að framkvæmdanefnd umferðaröryggisáætlunarinnar hafi traust umboð og breiðan bakgrunn. Skoða þarf hvort ekki sé eðlilegt að fulltrúar á Alþingi sitji þar, t.d. formenn samgöngu- og allsherjarnefnda. Hlutverk nefndarinnar er að tryggja að unnið sé í samræmi við umferðaröryggisáætlun og að markmiðum Alþingis og stjórnvalda sé náð.

Tillaga að umferðaröryggisnefndum.

Umferðaröryggisnefndin hefur skoðað og lagt mat á skilvirkni þess starfs sem unnið hefur verið af þeim nefndum sem sinna umferðaröryggisstarfinu. Nefndin telur að framkvæmd starfsins sé ekki nægilega virk og leggur til að þau mál verði endurskoðuð. Hugsa mætti sér eftirfarandi tillögur:

Umferðaröryggisnefndin.

Nefndin undirbýr og leggur fyrir ráðherra tillögu að stefnu Alþingis í umferðaröryggismálum í byrjun hvers árs og metur hvernig til hefur tekist. Endurskoða þarf hlutverk nefndarinnar, skýra þarf umboð hennar og að hún fái m.a. eftirfarandi hlutverk:

- Að samræma aðgerðir aðila sem vinna að umferðaröryggismálum í samræmi við stefnu Alþingis. Nefndin haldi reglulega fundi og fari yfir stöðu mála.
- Að hafa eftirlit með því að þeir aðilar sem vinna að umferðaröryggisstarfi vinni samkvæmt stefnu stjórnvalda
- Nefndin fái vald til að kalla eftir upplýsingum frá þeim aðilum sem sinna umferðaröryggisstarfinu og geri í framhaldi af því athugasemdir ef þurfa þykir.

— Nefndin skili skýrslu til ráðherra í byrjun hvers árs þar sem hún gerir grein fyrir hvernig til hafi tekist.

Rannsóknarnefnd umferðarslysa.

Nefndin rannsakar umferðarslys og leggur fram tillögur, byggðar á niðurstöðu rannsóknarinnar, um aðgerðir sem miða að því að draga úr slysum og afleiðingum þeirra, sbr. reglugerð. Upplýsingarnar fari til þeirra sem starfa að forvörnum í umferðaröryggisstarfinu.

4.9.3. Tillaga að skilvirkari innheimtu sekta.

Umferðaröryggisnefndin leggur til að eigandi ökutækis verði gerður ábyrgur fyrir umferðarlagabrotum þegar myndavélar eru notaðar til sönnunar.

4.9.4. Brot fyrir of hraðan akstur.

Umferðaröryggisnefndin leggur til að sektarmörk verði endurskoðuð fyrir of hraðan akstur. Eins og nú er staðið að málum geta ökumenn ekið á bundnu slitlagi á 100 km hraða á klukkustund án þess að til sektar komi. Þetta hefur leitt af sér að meðalhraði á vegum með bundnu slitlagi nálgast nú að vera 100 km/klst., samkvæmt hraðamælingum sem Vegagerðin hefur gert á undanförunum árum.

Fylgiskjal I.

Verkefnalisti sem birtur var í athugasemdum við þingsályktunartillögu sem samþykkt var á Alþingi 28. febrúar 1996 um stefnumótun er varðar aukið umferðaröryggi og framkvæmdaáætlun.

1. Dómsmálaráðuneytið hefur yfirumsjón umferðaröryggismála. Dómsmálaráðherra skipi starfshóp til að fjalla um verkaskiptingu milli dómsmálaráðuneytis og samgönguráðuneytis með það að markmiði að samnýta betur tækniþekkingu og tryggja skilvirkari framkvæmd umferðaröryggismála í landinu.
Starfshópurinn hefur ekki verið skipaður. Óformlegar viðræður hafa átt sér stað.
2. Rannsóknarnefnd umferðarslysa skal starfrækt á ný og rannsaki hún alvarlegustu umferðarslysin ásamt því að vera ráðgefandi fyrir Alþingi í sérstökum málum er varða umferðaröryggi.
Nefndin tók til starfa 1. janúar 1999 samkvæmt reglugerð nr. 681/1998.
3. Stofnaður verði sjóður sem veiti fé til rannsóknarverkefna á umferðaröryggisviði. Sjóðurinn geti einnig stutt áhugaverðar aðgerðir ef sýnt þykir að þær stuðli að meira umferðaröryggi, t.d. hjá sveitarfélögum. Nú er innheimt umferðaröryggisgjald við aðalskoðun, nýskráningu og eigandaskipti hvernar bifreiðar að upphæð 100 krónur. Til að efla umferðaröryggisstarfið er lagt til að hækka gjaldið í 150 krónur. Umferðarráð nýti hluta þessarar fjárhæðar til að styrkja einstök umferðaröryggisverkefni sem áhugaverð eru. Ef ákveðið verður að heimila sérnúmeraplötur og á þær lagt sérstakt umferðaröryggisgjald sem renni til Umferðarráðs verði það fé einnig notað í sama tilgangi. Einnig er æskilegt að váttryggingafélag, Vegagerðin og fleiri aðilar leggi fé í sjóðinn.

Umferðaröryggisgjaldið var hækkað í 200 krónur í ársbyrjun 1996. Á árunum 1997 og 1998 gat Umferðarráð sett talsvert fjármagn í þróunarverkefni, m.a. til tækjakaupa fyrir lögreglu (hraðamyndavélar, öndunarsýnataeki o.fl.) Árið 1999 reyndist þetta ekki unnt og þarf að verða breyting þar á, þannig að Umferðarráð geti á nýjan leik sinnt slíkum brýnum þróunarverkefnum.

4. Samvinna þeirra fjölmörgu aðila er að umferðaröryggismálum vinna er forsenda öflugs og árangursríks umferðaröryggisstarfs.
Samvinna hefur verið aukin og árlega ráðist í nokkur samvinnuverkefni. Það starf þarf að vera í stöðugri endurskoðun.
5. Samræma skal skráningu umferðarslysa á landinu öllu. Umferðarráð samræmi skráningu lögreglu, sjúkrastofnanir sína skráningu og tryggingafélögin sína. Þessir þrír aðilar sameini síðan skrárnar í eina slysaskrá.
Slysaskrá Íslands er að verða að veruleika og mun væntanlega taka til starfa á árinu 2000. Þeir aðilar sem nú frumskrá slys í landinu munu senda þau gögn til slysaskrárinnar. Umferðarráð mun áfram annast úrvinnslu lögregluskýrslna og senda áfram í hina nýju skrá.
6. Opinberar stofnanir, sem að umferðaröryggismálum vinna, sendi skýrslu til dómsmálaráðuneytis fyrir lok hvers árs um fyrirbyggjandi aðgerðir á sviði umferðaröryggismála. Sama gildi um sveitarfélög með fleiri en 1.000 íbúa.
Margir opinberir aðilar hafa þegar gert sínar eigin umferðaröryggisáætlanir. Skapa þarf lagagrundvöll til að skylda opinbera aðila til að gera umferðaröryggisáætlanir.
7. Samkvæmt forkönnun, sem Hagfræðistofnun Háskóla Íslands gerði til að meta kostnað þjóðfélagsins vegna umferðarslysa, reyndist heildarkostnaður vera um 8 milljarðar kr. Lagt er til að Háskólinn geri heildarúttekt á þjóðfélagskostnaði vegna umferðarslysa og skili skýrslu þar að lútandi í haust. Nauðsynlegt er að Háskólinn komi í ríkari mæli inn í umferðaröryggisrannsóknir.
Hagfræðistofnun Háskóla Íslands samdi árið 1996 ítarlega skýrslu um kostnað vegna umferðarslysa. Reyndist þjóðfélagslegur kostnaður þá vera á bilinu 11–15 milljarðar kr.
8. Æskilegt er að kannað verði hvort niðurfelling skatta á sérstökum öryggisbúnaði bifreiða, t.d. loftpúðum, leiði til aukinnar notkunar og meira umferðaröryggis.
Fallið var frá þessum áformum vegna slæmrar reynslu Dana af slíku kerfi.
9. Rétt er að láta kanna hvort opinber gjöld standi í vegi fyrir að ökutæki séu búin bestu fánlegu öryggistækjum.
Áfangar náðust 1996 og árið 2000 með breytingum á vörugjöldum af bifreiðum.
10. Auka þarf umferðarfræðslu, bæta ökunám og efla upplýsinga- og áróðursstarf.
Ný námskrá til almennra ökuréttinda tók gildi 1. febrúar 2000. Ætla má að hún muni hafa umtalsverð áhrif á ökukennslu og ökupróf.
11. Lögleiða þarf notkun hjólreiðahjálma innan nokkurra ára.
Reglugerð um skyldu barna til að nota hjólreiðahjálma tók gildi 1. október 1997 og gildi til tveggja ára. Reglugerðin var síðan framlengd ótímabundið 30. september 1999.
12. Samræma þarf reglur um allt ökunám og gera öllum ökuskólum skylt að starfa með starfsleyfi frá Umferðarráði.
Með reglugerð um ökuskírteini frá 1997 komu nýjar reglur um allt ökunám. Ný námskrá til almennra ökuréttinda var staðfest í árslok 1999 og tók gildi 1. febrúar 2000. Unnið er að endurskoðun annarra námskráa í framhaldi þessa. Með reglugerð um löggildingu

ökukennara og starfsleyfi ökuskóla og nýju námskránni varð að skyldu að allt ökunám skuli fara fram í ökuskólum.

13. Breyta þarf reglum um heimild til aksturs á léttum bifhjólum, dráttarvélum, vélsleðum og torfærutækjum.
Aldursákvæði um akstur vélsleða og torfærutækja voru hækkuð í árslok 1996. Nýjar reglur voru einnig settar með reglugerð um ökuskírteini frá 1997.
14. Gera þarf bóklegt ökunám fyrir alla flokka ökuréttinda að skyldu.
Nýjar reglur voru settar með reglugerð um ökuskírteini frá 1997.
15. Koma þarf upp ökugerðum sem víðast í tengslum við ökukennslu og önnur umferðaröryggismál.
Ríkisstjórnin samþykkti árið 1998 að gerast hluthafi í akstursíþróttasvæði á höfuðborgarsvæðinu. Óljóst er með þátttöku sveitarfélaga, en aðrir hluthafar eru reiðubúnir.
16. Sérstakur ökuréttindaflokkur verði tekinn upp fyrir bifreiðir með stóra eftirvagna.
Ný ákvæði voru sett með reglugerð um ökuskírteini frá 1997.
17. Samræma þarf reglur um ökutæki og búnað þeirra EES-reglugerðum og þar sem leyfilegt er að hafa strangari séríslenskar reglur sem stuðla að auknu umferðaröryggi skal það gert þar sem rök mæla með.
Í samræmi við ákvæði EES samningsins eru reglur um þetta efni samræmdar eftir því sem nýjar tilskipanir eru samþykktar. Eftir er að fá heimild til að kveða á um að dagljósabúnaður skuli vera í bifreiðum.
18. Vinna skal að því að bæta umferðarmannvirki með tilliti til aukins umferðaröryggis. Umferðaröryggi verði fastur þáttur í allri skipulagsvinnu sem tengist vega- og gatnakerfi og í umhverfismati.
Vegagerðin vinnur eftir sérstakri áætlun um fækkun einbreiðra brúa og lagfæringu umferðarmannvirkja með tilliti til umferðaröryggis, sem m.a. byggist á umferðaröryggismati. Vegagerðin hefur sett reglur um umferðaröryggismat við hönnun á nýjum umferðarmannvirkjum.
19. Auka þarf eftirlit og löggæslu. Þar ber sérstaklega að nefna áhrifamátt sjálfvirks umferðareftirlits með myndavélabúnaði og ber að stefna að uppsetningu slíks búnaðar.
Rauðljósamyndavélar voru teknar í notkun í febrúar 1997, en hraðamyndavélar í maí 1998. Verið er að fjölga þessum tækjum. Lögreglan hefur einnig tekið í notkun nýjan öndunarsýnabúnað til sönnunarfærslu í ölvunarakstursmálum.
20. Taka ber upp punktakerfi í tengslum við ökuferilsskrá sem fyrst.
Punktakerfið var tekið í notkun 1. janúar 1998 ásamt miðlægre ökuferilsskrá.
21. Stórefla ber rannsóknir á sviði umferðaröryggismála og nýta erlendar rannsóknir í umferðaröryggisstarfinu.
Ísland hefur mikil erlend samskipti á sviði umferðarmála. Það á aðild að „High Level Group“ hjá Evrópusambandinu, alþjóðasamtökum umferðarráða (PRI), norrænu umferðaröryggisnefndinni auk fjölbreyttra annarra samskipta.
22. Gera þarf eiganda ökutækis ábyrgari vegna aðildar bifreiðar hans að umferðarlagabroti.
Skoða þarf lagagrundvöll og reynslu annarra þjóða. Er í athugun.

Fylgiskjal II.**Verkefnalisti 2000–2002.**

1. Umferðaröryggisverkefnum þarf að raða með tilliti til arðsemi og forgangs.
2. Efla þarf sektainnheimtu og einfalda. Gera þarf meðferð og fullnustu umferðarlagasekta skilvirkari.
3. „Núllsýn“ (null-vision). Aðlaga þarf sænsku umferðaröryggissýnina að íslenskum aðstæðum.
4. Eftirlit með notkun bílbelta, notkun myndavéla, fjölgun punkta, hækkun sekta, staða metin með vissu millibili.
5. Hraðakstur, áætlun um notkun myndavéla, staður og umfang, hækkun sekta, staða metin með vissu millibili.
6. Rauðljósamyndavélar, á fleiri gatnamót, áætlun um aðgerðir, staða metin með vissu millibili.
7. Markvissar aðgerðir til að fækka svartblettum, upplýsingar til lögreglu á myndrænu formi.
8. Fjölgja þarf öndunarsýnamælum (Intoxilyzer 5000N) frá því sem nú er. Gera þarf aðgerðaráætlun um notkun tækjanna. Æskilegt er að fjölgað verði um fimm tæki sem afhent yrðu lögregluembættum víða um land.
9. Auka samstarf þeirra sem skrá umferðarslys.
10. Endurskoða umferðarmerkingar.
11. Skipulag umferðaráróðurs taki mið af áður nefndum markmiðum og samræming milli aðila.
12. Aldraðir og umferðaröryggi.
13. Aðgerðir til að koma í veg fyrir aftanákeyrslur, bil milli bíla, auka áróður og eftirlit til að nægilegt bil sé milli ökutækja.
14. Kaupa þarf laser-radarbúnað sem er að ryðja sér til rúms víða erlendis. Fylgja þarf eftir tækni framförum í löggæslumálum.
15. Árangursmat. Meta þarf árangur sérstakra lögregluaðgerða og upplýsinga og áróðursherferða.
16. Taka þarf upp verkefnastýrða löggæslu, ljúka þarf við gerð forrits til að verkefnastýra umferðarlöggæsluaðgerðum með svipuðum hætti og Ástralir og Englendingar gera.
17. Gera þarf tímaáætlun um helstu umferðaröryggisaðgerðir þannig að unnt sé að samræma þær á landsvísu.
18. Nýta þarf upplýsingar úr gagnagrunni lögreglu og annarra aðila til að beina löggæslu og áróðri að réttum þáttum og stöðum.
19. Umferðardeild ríkislögreglustjóra verði eflað til þess að annast þjóðvegallöggæslu. Eftirlitið verði starfrækt með a.m.k. fjórum heilum stöðugildum og fjórum 50% stöðugildum til viðbótar frá vori til hausts.
20. Settur verði upp búnaður á akbrautir til að fá upplýsingar um hraða ökutækja og fjölda þeirra. Hann verði notaður af lögreglu til að afla upplýsinga fyrir skipulag umferðarlöggæslu.
21. Keyptir verði fleiri öndunarmælar, t.d. 10 S-D2 öndunarmælar til að gera fyrstu öndun-arpróf á öikumönnum.

22. Kaupa þarf filmulesara, prentara og annað sem til þarf til að vinna úr filmum sem koma frá hraðamyndavélabifreiðum. Búnaður sem yrði hreyfanlegur og hægt að fara með út á land með hraðamyndavélabifreiðum og vinna málin strax á staðnum.
23. Setja þarf í reglur bann við notkun radarvara og annars sambærilegs búnaðar, sem varar við hraðamælingum lögreglu.